W Prof. Ochapowski



Nr. 8.

Warszawa

$\frac{10}{22}$ lutego 1868 r.

Wychodzi w każdą sobotę.

Redakcja przy ulicy Nowy Świat Nr. 28.

MERKURY

dodatek tygodniowy do Ekonomisty.

TYDZIEŃ FINANSOWY.

Pomimo brak zupełny faktów stanowczych, od których zależeć może zmiana radykalna stosunków ekonomicznych i finansowych,—albo większe ściesnienie — przesilenie, albo też powrót kredytu i ożywienie przemysłu i handlu, — uwydatniły się we Francji i Anglji dwa wprost sobie przeciwne kierunki: kiedy we Francji obawy rosną, wzmaga się nieufność i zastój w interesach, kapitały coraz uporczywiéj drzemią, w Anglji przeciwnie, ożywia się ruch handlowy i przemysłowy, kapitały coraz śmieléj wstępują w obrót czynny. Odbija się to wyraźnie w bilansach bankowych i w opinji publicznéj. Kiedy w banku francuskim fundusz metaliczny wzrasta (1063,8 m.), a portfel maleje (478,8/m. fr.), i niedochodzi połowy tegoż funduszu; w angielskim na odwrót się dzieje: rezerwa metaliczna zmniejsza się (543,8/m. fr.), a portfel rośnie (411/m.) i tylko o 1/5 rezerwy téj nie dosięga. Stosunek funduszu metalicznego do zobowiązań wymagalnych w b. fran. jest 64$^1/_4$% a w ang. 44%. W przemyśle i handlu francuskim nietylko żadnego nie widać polepszenia, ale przeciwnie, skutkiem wzmagających się narzekań, nieufność wzrasta, przyczyna staje się skutkiem, a skutek przyczyną: jestto jakby koło zaczarowane bez wyjścia w obecnych okolicznościach. Inaczéj się dzieje w Anglji: świat handlowy i przemysłowy angielski, — bądź że wierzy w pewne utrwalenie się, a przynajmniéj zahaczenie stosunków politycznych, bądź że z umysłu przywdziewa ciemne okulary przeciwko jaskrawym objawom, będącym często błyskawicą bez grzmotu, bądź wreszcie z wielkiego, prawdziwie postępowego poczucia, iż strata z narażenia nie ma niszczącéj doniosłości straty z bezczynności, — dość że okazuje usposobienie coraz spokojniejsze, mniéj się kurczy i rezerwuje, śmieléj przystępuje do większych operacij, więcéj ufa przyszłości chociaż zapewne niedalekiéj. Wpływ takiego usposobienia jest widoczny: miasta fabryczne zdwajają działalność, Manchester szczególnie otrzymuje niezwykłą ilość zamówień; Liverpool sprzedaje przecięciowo dziennie 17.000 bel bawełny, kiedy w ostatnim kwartale r. z. cyfra tego obrotu nie przechodziła 10.000. Zwrot taki opinji w Anglji, jeżeli nawet narazi osobisty interes pewnych jednostek, to w każdym razie, pod względem dobrobytu ogólnego, jest nader szczęśliwym objawem. Zresztą w zeszłym tygodniu giełda londyńska strwożyła się nieco skandalem wynikłym z powodu protestacji jednego znacznego akcjonarjusza kolei podziemnéj londyńskiej, t. z. *Metropolitan Railway*, jakoby ogłoszona z bilansu półrocznego diwidenda 7% była fikcijną i spekulacijnie wymierzoną na podwyżkę kursu z uszczerbkiem kapitału. Skutkiem tego zaskarżenia wypłata diwidendy została wstrzymaną. Przypomniało to zeszłoroczne manewra różnych zarządów dróg żelaznych i wpłynęło na obniżenie, zapewne tylko chwilowe, akcij dróg żelaznych w ogólności.

Pożyczka węgierska, pomimo niedobre wróżby, w Paryżu podpisaną została z zupełném powodzeniem,—co przypisują w części szczęśliwéj okoliczności dowozu w r. z. zboża węgierskiego, a stąd dobréj opinji o bogactwie naturalném kraju, a w części sympatji Francji dla nowéj autonomji węgierskiéj.

W kursach giełdy warszawskiéj małe tylko zaszły zmiany: listy likwidacijne podniosły się o blisko 1/2%, pożyczka premjowa o 1%. Mienne wexlowe nieznacznie wyższe.

KURSA GIEŁDY,

w tygodniu 14—20 lutego 1868 r.

		Stopa %	RÓWNIA (pari)	CENA RZECZYWISTA W TYGODNIU: Piątek 14 lutego	Sobota 15	Poniedz. 17	Wtorek 18	Środa 19	Czwar. 20	Stosunek do równi na 100
				R	u	b	l	e		
1. Papiery publiczne.										
	a) Rządowe.									
Polskie.	Obligi Skarbowe (r. 100. 150. 500).	4	100	72,50	.	.	.	.	.	$72\frac{1}{2}$
	Bilety Skarbu Kr. Pol.	4,32	100	.	.	.	.	.	.	.
	Obligacje cząstk. (zł. 500) z kup..	4	75	101	.	.	.	.	.	$134\frac{2}{3}$
	Cert. ban. na obl. cz. *A* (z.300) z kup	5	45	50,50	.	.	.	.	.	$112\frac{1}{3}$
	„ „ „ *B* (z. 200)	0	30	26,50	.	.	.	.	.	.
		5	30	32,50	.	.	.	.	.	$108\frac{1}{3}$
	Dow. Kom. Cen. Lik. (różne sumy).	0	100	.	.	.	.	.	.	.
	Listy likwid. (r. 100. 250. 500. 1000)	4	100	59,83	59,83	59,50	60,25	60,50	60,60	$60\frac{3}{5}$
	kupon	.	.	.	.	.	.	.	$0,88\frac{8}{9}$	.
Ruskie.	5-ta pożyczka (500)............	5	100	.	.	71,50	.	.	.	$71\frac{1}{2}$
	6-ta pożyczka	5	100	.	.	.	.	.	.	.
	Pożyczka premjowa z 1864 r.	5	100	117,25	.	118	118,33	118	118	118
	„ „ z 1866 r......	5	.	117,50	.	118	118	.	118	118
	Metaliki (300) lutowe	4	100	.	99,50	.	.	.	99,33	$99\frac{1}{3}$
	Metaliki (300) sierpniowe	4	100	99,75	100	99,67	99,50	99,83	100	100
	Bilety banku Pańs. (100 i wyżéj)..	5	100	.	.	.	.	.	79,33	$79\frac{1}{3}$
	b) Towarzystw i Spółek.									
Polskie.	Listy Zast. (30. 75. 150. 750. 3000).	4	100	80,75	81	80,90	80,88	80,88	81	81
	„ „ „ ser. 2	4	100	69,08	69,25	69,20	69,17	69,33	69,50	$69\frac{1}{2}$
	kupon............	.	.	.	.	.	.	.	$0,64\frac{4}{9}$	.
	Akcje Dr. Żel. W-W. (100)	diw.	60	62	.	.	.	.	.	.
	„ „ W-B. (100. 150) ...	4	100	55	55,25	55	55,25	54,83	55	55
	„ „ Teresp. (100).....	5	100	80	80	80	80,25	80,25	80,25	$80\frac{1}{4}$
	„ „ Łodzk. (100)	5	100	*77	.	.	.	.	.	*77
Rus.	Akcje Gł. Tow. Dr. Ż. (125)	5	125	*113	.	.	.	.	.	$*90\frac{2}{5}$
	Obligacje „ „	$4\frac{1}{2}$	100	.	.	.	.	.	.	.
2. Wexle.										
	Berlin........(Tal. 100) 2 mies.	.	92,857	105,30	105,15	105,30	105,45	105,45	105,45	$113\frac{1}{2}$
	Gdańsk....... (100) „	.	92,857	105,15	.	105,30	105,30	.	.	$113\frac{1}{3}$
	Hamburg .....(M. B. 300) „	.	140,855	.	.	.	.	.	.	.
	Londyn....... (Ł. 1) 3 „	.	6,304	7,24	7,23	7,23	7,23	7,25	7,24	$114\frac{5}{6}$
	Paryż ....(Fran. 300) 2 „	.	75,214	85 95	.	86,25	.	86,25	.	$114\frac{2}{3}$
	Wiedeń....... (Gul. 150) „	.	92,857	91,50	.	.	.	91,65	91,65	$98\frac{1}{5}$
	Petersburg....(Rub. 100) 1 „	.	100	.	.	91,50	.	.	.	.
3. Monety.										
	Półimperjał..................	.	5,15	5,96	.	.	.	5,96	.	$115\frac{3}{5}$
	Napoleondor	.	5	.	.	.	.	5,80	.	116
	Dukat holenderski............	.	3	$3,42\frac{1}{2}$	.	.	.	$3,42\frac{1}{2}$	.	114
	Rubel srebrny................	.	1	.	.	.	.	.	.	.
	Talar pruski.................	.	0,92.857	.	.	.	.	$1,06\frac{1}{2}$	.	$114\frac{2}{3}$
	Gulden austrjacki (papierowy)	.	0,62.906	.	.	.	.	$0,61\frac{3}{4}$	.	$98\frac{1}{6}$

STOPA SKUPU:	Warszawa.	Petersburg.	Londyn.	Paryż.	Wiedeń.	Berlin.	Frankfurt.	Amsterd
bankowa:	6%	7	2	$2\frac{1}{2}$	4	4	$2\frac{1}{2}$	3
giełdowa:	—	8 (9)	$1 (1\frac{1}{2})$	$1\frac{3}{4} (2\frac{1}{4})$	4	$2\frac{3}{4}$	$1\frac{3}{4}$ (2)	3

SKAZÓWKI I FAKTA BIEŻĄCE.

— **Postępy marynarki niemieckiéj od r. 1844.**

Od czasu jak Prusy stanowczo owładnęły sterem zjednoczenia Niemiec,—dążąc do celu przez *jedność ekonomiczną* narodu niemieckiego, rospoczętą Związkiem celnym, pracowicie przeprowadzoną, różnemi traktatami, pocztowemi, telegraficznemi i t. p. i uwieńczoną parlamentem celno-podatkowym,— zaczyna wychodzić na widownię sprawa floty niemieckiéj, zapomniana w obec innych kwestij.

Niedawne to jeszcze czasy, kiedy owa flota, zadekretowana przez bezsilną „władzę centralną" frankfurckiego zgromadzenia w r. 1848, była przedmiotem przycinków, jeżeli nie pośmiewiskiem, prasy europejskiéj. Głównemi jéj agitatorami byli *Nationalverein*, zbierający na nią składki, i rząd pruski który powoli zakupywał i zbroił flotę wojenną. W r. 1849 posiadał on jedną fregatę kupioną od Duńczyków i małą żaglową korwetę „*Amazone*."

Po ostatniéj wojnie, która położyła podstawy panowania pruskiego nad brzegami dwóch mórz, i po ukonstytuowaniu Związku północnego, pokazuje się, że jeżeli marynarka wojenna niemiecka jest zaledwie w początkach rozwoju, to kupiecka poczyniła w ostatnich dwóch dziesiątkach lat znakomite postępy, choć o nich było cicho. Gdy zaś z d. 1 października z. r. wszystkie okręty narodowości niemieckiéj żeglują pod jedną flagą Związku niemieckiego i korzystać mogą z opieki konsulów związkowych w najodleglejszych stronach ziemi, należy się spodziewać że osiągnięte już rezultaty potężnie wpłyną na dalszy rozwój marynarki kupieckiéj.

W r. 1844 doświadczony marynarz meklemburski W i c k e d e, zdawał sprawę z ówczesnego stanu żeglugi morskiéj różnych państw niemieckich (z wyjątkiem Austrji), w czasopiśmie *Deutsche Vierteljahr-Schrift*. Ubolewał on nad szczupłą liczbą statków, brakiem uzdolnionych marynarzy i małemi stosunkami handlowemi z dalszemi krajami; wyliczał rozmaite zawady, jakie podówczas stały na przeszkodzie rozwojowi żeglugi kupieckiéj nadmorskich państw niemieckich; w końcu wyraził nadzieję, że stan rzeczy się polepszy, kiedy różne okręty niemieckie będą mogły żeglować po dalekich morzach pod spólną flagą i używać skutecznéj opieki konsulów. Dotąd konsulowie— hamburscy, oldenburscy i t. p. byli to po większéj części cudzoziemscy kupcy, którzy często nie umieli ani słowa po niemiecku i mało co wiedzieli o państewku, które reprezentowali; przyjmowali zaś obowiązki konsulów dla samego tytułu.

Pomieniony autor podejmuje na nowo ten sam przedmiot w ostatnim poszycie *Deutsche Vierteljahr-Schrift* za r. 1867 i stara się wykazać co uczyniono od owego czasu dla dźwignięcia marynarki zarówno kupieckiéj jak i wojennéj.

Streszczamy artykuł odnośny, pełny zajmujących szczegółów i objaśnień, a zwłaszcza cyfr, które przytoczył także (lubo bez objaśnień) Block w styczniowym zeszycie r. b. *Journal des Economistes*.

I. F l o t a k u p i e c k a n i e m i e c k a.

Dla uproszczenia zestawiamy następującą tablicę, obejmującą główniejsze cyfry.

K r a j e:	Liczba okrętów		Objem: *tonn.*		Osada: *ludzi*	
	koniec r. 1843	1866	1843	1866	1843	1866
Prusy.......	805	1780	300000	600000	11000	16000
Hanower....	550	860	90000	180000	4000	6400
Oldenburg ..	112	400	21000	100000	1000	2800
Meklemburg.	292	440	72000	200000	3500	5800
Hamburg....	211	516	100000	290000	?	6800
Brema......	215	320	120000	300000	?	5800
Lubeka.....	71	62	21000	21500	500	?

Statki slezwicko-holstyńskie do r. 1863 żeglowały pod flagą duńską. Dlatego też autor pominął je w dawnéj swéj pracy. Obecnie Slezwig i Holstyn posiadają 3000 statków z objemem 180000 tonn i osadą 14000 ludzi.

Powyższe cyfry wykazują, że w przeciągu 23 lat od r. 1843 kupiecka flota podwoiła liczbę okrętów i potroiła objem.

Statkami mniejszych rozmiarów odznaczają się wieś rybacka Blankenese, północno-zachodnie wyspy Fryzijskie, Kiel, Eckernförde, Glückstadt i inne; Altona, Flensburg, Apenrade, wysyłają większe, które odbywają podróże przez ocean. Kupcy Rostocku i Szczecina wysyłają stosunkowo najwięcéj okrętów (400).

Statki z Blankenese słyną z szybkości i załatwiają prawie wyłącznie przewóz owoców południowych z Messyny do północnych Niemiec i Rosji, w czém okręty włoskie nie mogą im sprostać, raz z powodu braku troskliwości o czystość w utrzymaniu towaru, następnie dla braku wytrzymałych marynarzy.

Zwycięską konkurencję czynią też statki niemieckie greckim na morzu Śródziemném i Czarném. Greckie okręty kupieckie wożą wprawdzie tanio i szybko; ale dopuszczają się oszustw i nierzetelności, co odstręcza cudzoziemskich *ładowników* (Befrachter). W skutek tego, meklemburskie i pruskie okręty kupieckie dostawiają głównie zboże z Odesy i innych rosijskich portów morza Czarnego do Anglji. Podczas wojny krymskiéj okręty niemieckich portów nadbaltyckich były bardzo poszukiwane do przewozu materjału wojennego dla rządu francuskiego, ile że wzbudzały daleko większe zaufanie jak greckie. Z tego też względu wiele domów handlowych w Odesie używa do spławiania zboża tylko okrętów niemieckich. W przecięciu 150—200 meklemburskich okrętów rocznie przepływa przez ciaśninę Dardanelską.

W liczbie okrętów hamburskich znajduje się 30 wielkich parostatków utrzymujących komunikację z Nowym Yorkiem i N. Orleanem.

Między okrętami bremeńskiemi jest 14 śrubowych parowców, z tych 8 pakebotów, uznanych za najpiękniejsze i największe, dla przepraw przez ocean, tru-

dnią się przewozem wychodźców z Europy do Ameryki. Są one własnością spółki północno-niemieckiego Lloyda. Na ten rozwój żeglugi Hamburga i Bremy dużo wpłynęło wzrastające wychodztwo do Ameryki. Od czasu ukończenia sieci dróg żelaznych niemieckich prąd wychodztwa, które dawniéj odbywało się głównie przez Hawr i Antwerpję, zwrócił się ku Hamburgowi i Bremie. Tłomaczy się to, zdaniem pana Wickede, wyższością jaką pakeboty hamburskie i bremeńskie przedstawiają nad francuzkiemi: są one większe, chodzą szybciéj, stosunkowo dają lepsze pożywienie wychodzcom podczas przeprawy. Brema i Hamburg zyskały bardzo wiele na owych transportach przez to, że okręty które odwożą emigrantów do Ameryki, zabierają ładunek i wracają zamiast z balastem jak to dawniéj bywało, z bawełną, tytoniem i zbożem amerykańskiém. Dawniéj nie mogły tego czynić, gdyż akty nawigacyjne i wysokie opłaty różnicowe nie dozwalały im urzeczywistniać wielką zasadę *odpływników* (débouchés) Say'a: „wytwory wymieniają się na wytwory."

Lubeka została w tyle za koleżankami.

Po tych szczegółach następują nader ciekawe porównania z innemi państwami morskiemi.

Autor znawca przedmiotu, twierdzi, iż kiedy Anglija celuje wyrobem statków parowych żelaznych i w ogóle wojennych lub przeznaczonych do dalszych i niebezpiecznych wypraw, zwykłe drewniane okręty najtaniéj budują Niemcy, Norwegja, Szwecja i Danja.

Budowa drewnianego żaglownika, która w Rostock'u kosztuje 32.000 talarów, nie opędziłaby się 40.000 tal. na warstacie angielskim. Skandynawskie kraje z powodu braku kapitałów nie wiele budują większych okrętów. Żegluga ich jest przeważnie przybrzeżna.

Jeżeli przyjmiemy, wraz z autorem, średni koszt budowy zwyczajnego żaglowego okrętu niemieckiego na 20,000 tal., to 7,500 okrętów niemieckich wszelkich rozmiarów, które 1 października r. z. znajdowały się na morzu pod flagą Związku północnego, z objemem 1,800,000 ton. i osadą 54,000 ludzi, kosztują 150,000000 talarów.

Siła marynarki kupieckiéj kilku główniejszych państw w porównaiu z niemiecką przedstawia się w następującym porządku.

	okrętów kupieckich	*tonn objemu*
Anglja liczy. . .	28.900	5 600000
Niemcy	7.560	1.800000
Francja	16.000	990.000
Włochy	17.000	800.000
Holandja	2.300	500.000
Hiszpanja	4.900	380.000
Austrja (bez Wenecji)	8.000	280.000
Danja	2.800	200.000

Wypada z tego, że pod względem objemu marynarka kupiecka niemiecka zajmuje pierwsze miejsce po angielskiéj.

Na 54,000 załogi, można liczyć najmniéj 50,000 ludzi urodzonych w Niemczech. Dawniéj osady okrętowe rekrutowały się przeważnie z niższych stanów ludności krajów nadbaltyckich. Od kilkunastu lat wielu chłopców okrętowych przybywa z Berlina, Kolonji, Magdeburga. Co rok dużo ich przenosi się z floty wojennéj pruskiéj na okręty kupieckie, gdzie zostają majtkami. Pod względem wstrzemięźliwości i poczucia obowiązku majtkowie niemieccy nieustępują angielskim; kapitanowie zaś okrętowi, wykształceni w szkołach nawigacyjnych pruskich, o wiele przewyższają angielskich, którzy nie zdają tak ścisłych examinów i teoretyczne ukształcenie mają nierównie niższe. Wyborna szkoła żeglarska w Hamburgu przysposabia majtków, którzy po kilku latach służby mogą poddać się examinom i zostać sternikami a nawet kapitanami. Większa część jéj wychowańców pochodzi z Turyngji, Szląska, Saxonii, Bawarji, Wirtembergji i Badeńskiego. Toż samo urządzenie ma szkoła morskich kadetów w Kiel.

Postępy te przypisuje autor różnym przyczynom, a głównie wzrostowi handlu i przemysłu w Niemczech od lat 20, zniesieniu w r. 1852 aktu nawigacijnego angielskiego (który przez wysokie cło różnicowe krępował swobodny przewóz płodów i wyrobów angielskich przez okręty nie angielskie), a następnie zniesienie podobnych ograniczeń w innych państwach, wzrostowi emigracji z Niemiec do Ameryki, wreszcie reformom w cłach morskich. Tak np. sławne w swym czasie cło na Sundzie pobierane przez Daniję, stanowiło nie małą przeszkodę. Zniesienie cła na Skaldzie równie korzystnie oddziaływa. Świadczy o tém wielka w porównaniu z dawniejszą liczba statków niemieckich, odwiedzających Antwerpję.

Po przeprowadzeniu niezmiernie ważnego kanału Eidery, okręty niemieckie nie będą potrzebowały objeżdżać Kattegat i narażać się na burze nader częste na wysokości cyplu Skagerrack.

II. Flota wojenna pruska.

W r. 1844 składała się ta flota z wzmiankowanéj wyżéj korwety *Amazone*, która przed kilku laty zniknęła bez wieści wskutek burzy w Skagerraku. Po wojnie Slezwickiéj w r. 1849 Prusy kupiły od Danji żaglową fregatę *Gefion* o 48 działach,—dziś jako zapasowy w porcie Kielskim zostający, również jak i kołowy parowiec *Barbarossa*.

W dniu 1 października 1867 r. flota pruska przedstawiała następującą siłę:

3 wielkie opancerzone fregaty: *König Wilhelm*, *Kronprinz*, *Friedrich Karl*; 2 małe pancerniki *Arminius*, *Prinz Adalbert*; 4 korwety śrubowe każda o 28 działach; 2 takież korwety o 17 i 2 o 14 działach, 8 kanonierek śrubowych (każda o 3 działach; 15 o 2 działach; Awizo śrubowy o 2 działach; 5 parowców kołowych; 3 żaglowe fregaty (48, 38 i 26 dział), 2 brigi (razem 28 dział); 2 małe statki i 30 kanonierek wiosłowych.

J. B. O.

W drukarni Gazety Polskiéj. Za pozwoleniem Cenzury Rządowéj.